Deutscher Bundestag

155. Sitzung

Bonn, den 17. Dezember 1964

Inhalt:

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn

Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

155. Sitzung

Bonn, den 17. Dezember 1964

Stenographischer Bericht

Beginn: 14.32 Uhr

Vizepräsident Dr. Dehler: Die Sitzung ist eröffnet.

Zu der in der Fragestunde der 138. Sitzung des Deutschen Bundestages am 16. Oktober 1964 gestellten Frage des Abgeordneten Freiherr von Mühlen Nr. IX/2 ist inzwischen die schriftliche Antwort des Staatssekretärs Dr. Langer vom 29. August 1964 eingegangen. Sie lautet:

> Der Neudruck der gesamten Bundesbanknotenserie wird in der nächsten Zeit mit der Ausgabe der bereits gestochenen **500 DM-Note** abgeschlossen, so daß in naher Zukunft keine Aussicht besteht, ein **Berlin-Motiv** zu verwenden. Ich habe die Deutsche Bundesbank gebeten, bei späterer Gelegenheit in Erwägung zu ziehen, Banknotenentwürfe mit Berlin-Motiven fertigen zu lassen. Die endgültige Auswahl wird dann, wie bisher, unter Billigung des Herrn Bundespräsidenten getroffen werden.

Einziger Punkt der Tagesordnung ist die

Fragestunde (Drucksachen IV/2839 und IV/2850).

Es liegen Dringlichkeitsfragen des Herrn Abgeordneten Dr. Schmidt (Gellersen) zum Geschäftsbereich des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten auf Drucksache IV/2850 vor. Ich rufe diese drei Fragen auf:

> Auf welche Art und Weise gedenkt die Bundesregierung ihre dem Deutschen Bauernverband am 30. November 1964 gegebene Zusage einzulösen, die Erlösminderungen infolge der Getreidepreisharmonisierung voll auszugleichen?

> In welcher Höhe soll der Ausgleich erfolgen?

> Für welche Zeit soll der Ausgleich gewährt werden?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Die **Getreidepreisangleichung** tritt erst Mitte 1967 in Kraft. Die ersten Erlösminderungen werden daher erst in zweieinhalb Jahren auftreten können. Es ist also verfrüht, über diesen Ausgleich im gegenwärtigen Zeitpunkt schon detaillierte Überlegungen anzustellen oder gar eine endgültige Aussage in Mark und Pfennig zu machen.

Da aus dem europäischen Agrarfonds in Brüssel für die Zeit vom 1. Juli 1967 bis 31. Dezember 1969 1120 Millionen DM bereitgestellt werden, wird es sich um die Frage handeln, inwieweit die effektiven **Erlösminderungen** durch diese **Ausgleichsbeträge** abgedeckt sind. Wie der Herr Bundeskanzler in seiner Pressekonferenz am Dienstag, dem 15. Dezember 1964, bereits erklärte, wird dabei auch eine Rolle spielen, wie sich die zusätzlichen Hilfen, die die Bundesregierung der Landwirtschaft ab 1965 zugesagt hat, auf den wirtschaftlichen Ertrag und damit auf die Einkommen der Landwirte auswirken werden. Eine abschließende Aussage ist daher zur Zeit noch nicht möglich.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Schmidt.

Dr. Schmidt (Gellersen) (SPD): Herr Staatssekretär, handelt es sich bei der Zusage der Bundesregierung an den Deutschen Bauernverband, die Erlösminderung voll auszugleichen, um einen — im Sinne des Sprechers der Bundesregierung — unabänderlichen oder wie bei de Getreidepreisfrage um einen veränderlichen Beschluß der Bundesregierung?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Herr Abgeordneter, ich habe soeben zum Ausdruck gebracht, daß über die Höhe der Erlösausfälle zu gegebener Zeit Feststellungen getroffen werden. Ich bin sicher, daß die heutigen Koalitionsparteien auch dann noch dafür eintreten werden, daß die effektiven Erlösminderungen ausgeglichen werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Dr. Schmidt. .

Dr. Schmidt (Gellersen) (SPD): Wird die Bundesregierung für den Ausgleich der Einkommenseinbußen ein Gesetz vorlegen, um ihn von dem Druck angespannter Haushaltslagen zu befreien, oder sollen die Zahlungen jährlich bei den Haushaltsberatungen neu zur Diskussion gestellt werden?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Es ist zur Zeit nicht die Absicht der Bundesregierung, ein Gesetz für den Ausgleich dieser Erlösminderungen schon heute oder in absehbarer Zeit vorzulegen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage.

Dr. Schmidt (Gellersen) (SPD): Wird der von der Bundesregierung zugesagte zusätzliche, über die

Dr. Schmidt (Gellersen)

(A) EWG-Leistungen hinausgehende **Ausgleich** scharf von der sogenannten **Vorfeldbereinigung** getrennt, für den 1965, wie Sie sagten, 840 Millionen DM und ab 1966 jährlich 1,1 Milliarden DM bereitgestellt werden?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Eine scharfe Trennung ist insofern nicht möglich, als die Höhe des Erlösausfalles nach 1967 zum Teil davon abhängen wird, wieweit die sogenannte Vorfeldbereinigung die Wettbewerbslage der Landwirtschaft bis dahin verbessert hat.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage.

Dr. Schmidt (Gellersen) (SPD): Ist die Bundesregierung gezwungen, die von ihr zusätzlich gewährten Ausgleichszahlungen der EWG-Kommission zur Genehmigung vorzulegen?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Es wird darauf ankommen, in welcher Form das Hohe Haus diese Vorfeldbereinigung beschließt. Manche Maßnahmen bedürfen der Zustimmung, andere können in nationaler Zuständigkeit getroffen werden.

(Sehr gut! in der Mitte.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer weiteren Frage Herr Dr. Schmidt.

(B) **Dr. Schmidt** (Gellersen) (SPD): Gilt der Grundsatz des vollen Erlösausgleichs nur für die mit der Getreidepreisangleichung verbundenen Einkommensminderungen oder auch für andere, sich klar aus der europäischen Agrarpolitik ergebende Einbußen?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: In diesem Zusammenhang wird nur von dem Erlösausfall gesprochen, der sich durch die Getreidepreissenkung ergibt. Gemeint ist also der direkte Erlösausfall bei Getreide, bei von Getreide abhängigen Veredelungsprodukten und eventuell bei Speisekartoffeln.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zur letzten Zusatzfrage Herr Dr. Schmidt.

Dr. Schmidt (Gellersen) (SPD): Die Bundesregierung hat im Ministerrat in Brüssel den Grundsatz der **Degressivität** anerkannt. Gilt dieser Grundsatzbeschluß auch für die zusätzlichen deutschen **Ausgleichszahlungen,** oder sollen sie in entsprechendem Umfang progressiv gestaltet werden?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Herr Abgeordneter Ihre Frage ist heute nicht zu beantworten, weil kein Mensch weiß, ob der theoretisch errechnete Erlösausfall tatsächlich in dieser (C) Höhe eintritt, d. h. niemand weiß: Wieweit wird sich die Minderung der Getreidepreise auf die Erzeugerpreise für Schweine, Eier und Geflügel tatsächlich auswirken, und wird durch die Revisionsklausel eventuell eine Anhebung der Getreidepreise noch erreicht? Das sind alles Fragen, die offen sind und die heute, viele Jahre vorher, nicht übersehen werden können.

Vizepräsident Dr. Dehler: Darf ich annehmen, daß die Fragen 2 und 3 schon beantwortet sind, Herr Staatssekretär? — Ja.

Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Müller.

Müller (Worms) (SPD): Erkennt die Bundesregierung das vom Ministerrat beschlossene Prinzip an, wonach der Ausgleich nur durch **produktneutrale Hilfen** — auch für die zusätzlichen deutschen Ausgleichszahlungen — erfolgen kann?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Die aus Gemeinschaftsmitteln zur Verfügung gestellten 1,1 Milliarden DM dürfen produktneutral nach Belieben der Bundesregierung ausgegeben werden. In welcher Form zusätzliche Mittel der Bundesregierung gegeben werden können, hängt davon ab, wie diese Mittel bereitgestellt werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer weiteren Frage Herr Abgeordneter Müller.

(D) **Müller** (Worms) (SPD): Hat die Bundesregierung Untersuchungen über die Möglichkeit anstellen lassen, produktneutrale Einkommenshilfen zu gewähren, und zu welchem Ergebnis ist sie gekommen?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Die Bundesregierung hat natürlich Untersuchungen und Überlegungen angestellt. Ich halte es aber nicht für zweckmäßig, diese Überlegungen hier heute bekanntzugeben, weil das unsere Verhandlungssituation in Brüssel ungewöhnlich erschweren würde.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Marquardt.

Marquardt (SPD): Herr Staatssekretär, ist bei den jüngsten Brüsseler Verhandlungen auch über die **Mansholt-Plan** vorgesehenen **Gemeinschaftspläne,** die ja im Zusammenhang mit dem degressiven Abbau der Ausgleichszahlungen stehen, gesprochen worden? Mit welchem Ergebnis, und zu welchen Aussagen können Sie kommen?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Über die Gemeinschaftspläne ist im Rahmen der letzten Ministerratssitzungen nur kurz gesprochen worden. Herr Präsident Mansholt hat festgestellt, daß er bisher bei allen Ratsmitgliedern auf wenig Gegenliebe gestoßen sei. Daher soll im kommenden Jahr eingehend darüber debattiert werden.

(A) **Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Saxowski.

Saxowski (SPD): Herr Staatssekretär, ist der auf der Basis von 440 DM je t Weizen berechnete, in Brüssel von der Bundesregierung geforderte **Verlustausgleich** von 700 Millionen DM in einem Jahr realistisch?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Bei dem von uns errechneten Erlösausfall sind wir bis an die äußerste Grenze des Vertretbaren gegangen, d. h. wir haben so weit vorgehalten, damit wir das höchstmögliche Maß an Ausgleichszahlung in Brüssel bekamen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage Herr Abgeordneter Saxowski.

Saxowski (SPD): Ist die Bundesregierung der Meinung, daß demzufolge die Einkommenseinbußen auf der Basis von 425 DM je t Weizen bei rund 1 Milliarde DM im Jahr liegen?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Die Bundesregierung ist nicht dieser Meinung. Ich habe soeben schon zum Ausdruck gebracht, daß wir bis an die Höchstgrenze gegangen sind. Es ergibt sich bei nüchterner Betrachtung, daß die Getreidepreis- (B) senkung sich auf die Preise der Veredelungsprodukte nicht in dem von uns unterstellten Ausmaß ausdehnen wird.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dröscher.

Dröscher (SPD): Herr Staatssekretär, wenn die **EWG** der deutschen Landwirtschaft in den Jahren 1967 bis 1970 **Ausgleichsbeträge** in Höhe von 1,1 Milliarden DM gewährt, welchen **Anteil** muß dann die **Bundesrepublik** selbst dazu leisten?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Davon muß die Bundesrepublik zwischen 28 und 31 % selbst leisten.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Dröscher.

Dröscher (SPD): Bezieht sich der Anteil von 28 oder bis 31 %, den Sie heute und den gestern der Sprecher der Bundesregierung genannt hat, nur auf Leistungen aus dem Bundeshaushalt, oder sind darin auch an den **Ausrichtungs- und Garantiefonds** der EWG abzuführende **Abschöpfungsbeträge** enthalten?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Das betrifft jetzt nur die Leistungen an den Ausrichtungs- und Garantiefonds, nicht Minderungen (C) von Abschöpfungseinnahmen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Dr. Rinderspacher zu einer Zusatzfrage.

Dr. Rinderspacher (SPD): Herr Staatssekretär, welcher prozentuale Anteil ergibt sich, wenn die Leistungen aus dem Bundeshaushalt und die Leistungen aus den Abschöpfungsbeträgen zusammengerechnet werden, und ist hierfür ein dauerhaftes oberes Limit festgesetzt?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Im kommenden Frühjahr wird das **Finanzreglement** in Brüssel neu beraten, da das bisherige Finanzreglement, wie ich glaube, nur bis zum 1. Juli läuft. Ich kann also noch nicht sagen, wie die Finanzierungsordnung endgültig aussehen wird.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Dr. Rinderspacher.

Dr. Rinderspacher (SPD): Herr Staatssekretär, wird sich dieser Prozentsatz durch den Beschluß des Ministerrats, nach dem Italien nicht 28 %, sondern nur 18 % in den Fonds zahlt, zuungunsten der Bundesrepublik verändern?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Er wird sich zuungunsten der Bundesrepublik ver- (D) ändern, wird sich aber in den festgelegten Grenzen halten, nämlich zwischen 28 und 31 %.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Roesch.

Dr. Roesch (SPD): Herr Staatssekretär, wie hoch werden die sich im Zuge der Brüsseler Beschlüsse ergebenden **Gesamtbelastungen** durch Reduzierung der Abschöpfungseinnahmen, Leistungen für den Ausrichtungs- und Garantiefonds und zusätzliche Ausgleichszahlungen und sogenannte Vorfeldbereinigungen ungefähr sein?

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Herr Abgeordneter, ich möchte mir den Vorschlag erlauben, daß das Bundesfinanzministerium diese Anfrage schriftlich beantwortet, weil wir zunächst auf Grund der Brüsseler Beschlüsse genaue Berechnungen anstellen müssen und hier nicht mit unseren vorläufigen und geschätzten Zahlen antworten können.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Dr. Roesch.

Dr. Roesch (SPD): Herr Staatssekretär, sind nach Ihrer Ansicht die großen Sorgen des Herrn Bundesernährungsministers Schwarz berechtigt, daß die Bundesregierung den Einkommensausgleich nicht realisieren könne?

(A)

Hüttebräuker, Staatssekretär im Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten: Die Sorgen des Herrn Bundesernährungsministers und seines Hauses sind unbedeutend gegenüber den Erfolgen, die wir auf dem Gebiete der Integration Europas erreicht haben.

(Beifall bei der CDU/CSU.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine weiteren Zusatzfragen. Ich danke dem Herrn Staatssekretär.

Ich rufe nun die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung aus Drucksache IV/2839 auf. Zunächst die Frage VIII/1 — des Herrn Abgeordneten Wolf —:

Warum ist erst jetzt, nach 12 Jahren, eine Entscheidung ergangen, daß die Stadt Quakenbrück keine Garnison erhalten soll, obwohl der Stadt durch Dienststellen des Bundesverteidigungsministeriums jahrelang Hoffnungen darauf gemacht wurden?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Der Verzicht auf eine **Garnison** in **Quakenbrück** konnte erst kürzlich bekanntgegeben werden, weil alle Projekte, die bisher in Angriff genommen worden waren, sich als nicht durchführbar erwiesen haben. Nach der derzeitigen Lage ist es nicht möglich, die Stadt Quakenbrück zu berücksichtigen. Die Stadt hat im Frühjahr 1956 angeboten, eine Bundeswehr-Garnison aufzunehmen. In den folgenden Jahren sind verschiedene Pläne zur Stationierung von Bundeswehreinheiten verfolgt worden, z. B. der Plan der Einrichtung eines Heeresflugplatzes und der Plan zur Stationierung eines Fernmeldebataillons. Die Pläne sind teilweise an örtlichen Gegebenheiten, teils wegen verschiedener Änderungen in den militärischen Dislozierungsplanungen gescheitert. Hinzu kam der Austausch von Kasernen, die bisher von den Stationierungsstreitkräften benutzt worden waren, oder gar die Rückgabe solcher Kasernen, mit denen ursprünglich nicht gerechnet worden war.

(B)

Zuletzt war in Erwägung gezogen worden, in Quakenbrück ein Versorgungsbataillon zu stationieren. Es erwies sich jedoch als unmöglich, den nötigen Übungsplatz zu beschaffen. Die Absicht der Stationierung einer Bundeswehreinheit in Quakenbrück ist daraufhin endgültig aufgegeben worden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wolf.

Wolf (SPD): Herr Staatssekretär, ist der Bundesregierung bekannt, daß Wohnhäuser, die sich im besten Zustand befanden, geräumt werden mußten — leider sind sie inzwischen verfallen—, daß Landwirte aufgefordert wurden, Ländereien liegenzulassen, daß Kleingärtner ihre Gärten liegenlassen mußten, daß Baumschulen und Obstplantagen gerodet wurden, immer mit dem Hinweis: für die kommende Garnison?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Herr Abgeordneter, ich glaube, diese Frage schlägt in Ihre Frage 2 hinein.

(C)

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auf die Frage VIII/2 — des Herrn Abgeordneten Wolf —:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Stadt Quakenbrück in der Hoffnung, Garnisonstadt zu werden, erhebliche kommunale Investitionen vorgenommen hat?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium für Verteidigung: Mir ist das, was Sie, Herr Abgeordneter, hier ausgeführt haben, im einzelnen nicht bekannt. Dem Ministerium wurde 1963 bekannt, daß die Stadt Quakenbrück die Einrichtung einer Garnison bei ihren städtebaulichen Planungen berücksichtigt habe. Ob die Stadt dabei bereits erhebliche kommunale Investitionen vorgenommen hat in der Hoffnung, Garnisonstadt zu werden, ist mir jedoch nicht bekannt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage des Herrn Abgeordneten Wolf.

Wolf (SPD): Herr Staatssekretär, ist der Bundesregierung bekannt, daß Industriebetriebe abgewandert sind oder einen Teil ihrer Produktion in andere Orte verlegt haben, weil durch die jahrelange Beschlagnahme der Grundstücke im Merschland keine Produktionserweiterung möglich war, und daß das Bundesschatzministerium die Zurverfügungstellung dieser Grundstücke mit dem Hinweis auf die künftige militärische Verwendung des Geländes verweigert hat?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Das ist mir nicht bekannt, Herr Abgeordneter.

(D)

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auf die Frage VIII/3 — des Herrn Abgeordneten Wolf —:

Ist die Bundesregierung bereit, durch die Ansiedlung von Betrieben auf dem bundeseigenen Gelände die Steuerkraft der Stadt Quakenbrück zu stärken?

Bitte Herr Staatssekretär.

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Auf diese Frage antworte ich im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesschatzminister mit Ja.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wolf.

Wolf (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie mit mir der Meinung, daß eine so wichtige Entscheidung, nämlich daß die Stadt Quakenbrück nicht Garnisonstadt werden soll, zunächst dem Rat und der Verwaltung hätte mitgeteilt werden müssen, statt, wie geschehen, diese Mitteilung an die Presse zu geben?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Die Mitteilung über die Nichtberücksichtigung der Stadt ist dem niedersächsischen Innenminister am 29. September 1964 gemacht worden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Wolf.

(A) **Wolf** (SPD): Herr Staatssekretär, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, der Stadt Quakenbrück bei ihren Bemühungen, Industrie- oder Gewerbebetriebe anzusiedeln, behilflich zu sein?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Ich vermag die Frage nicht konkret zu beantworten. Ich werde jedoch mit dem Herrn Bundesschatzminister Fühlung aufnehmen und Ihnen, wenn Sie einverstanden sind, schriftlich antworten.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Stecker zu einer Zusatzfrage.

Dr. Stecker (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, finden Sie es nicht besonders bedauerlich, daß die Bevölkerung von Quakenbrück jetzt so enttäuscht worden ist, obwohl sie sich zu einer Zeit um eine Kaserne bemüht hat, als die SPD gegen solche Stationierungen noch erhebliche Widerstände leistete?

(Hört! Hört! und Beifall in der Mitte. — Zurufe von der SPD.)

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Herr Abgeordneter, ich bedauere es außerordentlich, daß es nicht möglich war, wie ich schon zum Ausdruck gebracht habe, Quakenbrück zu berücksichtigen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe die Frage
(B) VIII/4 — des Abgeordneten Höhmann (Hessisch-Lichtenau) — auf:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß während des jüngsten deutsch-amerikanischen Manövers „Ritterliches Schwert" am 7. Dezember 1964 in Nordhessen Sprengsätze mit hochexplosivem Pulver unbewacht zurückgelassen worden sind?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Auf die Frage 4 antworte ich mit Nein. Der Bundesregierung ist nicht bekannt, daß **Sprengsätze mit hochexplosivem Pulver** unbewacht zurückgelassen worden sind.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Höhmann.

Höhmann (Hessisch Lichtenau) (SPD): Herr Staatssekretär, pflegt man nicht die Presse auszuwerten, damit man auch aus solchen Vorkommnissen entsprechende Schlüsse ziehen kann?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Ich habe natürlich nachgefragt, Herr Abgeordneter, und dabei in Erfahrung gebracht, daß die beteiligten Verbände keine scharfe Munition mitgeführt haben.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Höhmann.

Höhmann (Hessisch Lichtenau) (SPD): Herr Staatssekretär, von wem haben Sie diese Mitteilung bekommen?

(C) **Gumbel,** Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Die habe ich von den beteiligten Verbänden, von der 3. US-Panzerdivision und den beteiligten Teilen der deutschen Panzergrenadierbrigade 13.

Ich habe weiter festgestellt, daß die US-Truppen einige Munitionskisten, die mit Sand gefüllt waren, versehentlich im Manövergelände zurückgelassen haben. Es hat sich schließlich herausgestellt, daß von den US-Truppen während einer bestimmten Phase des Manövers **Übungsminen** verlegt worden sind. Die Bewachung dieser Übungsminen war befohlen. Dennoch blieben einzelne Minen unbewacht zurück. Sie sind von der deutschen Polizei aufgefunden und geborgen worden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage des Herrn Abgeordneten Höhmann.

Höhmann (Hessisch Lichtenau) (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie bereit, die Dinge weiterhin zu überprüfen, wenn ich Ihnen weitere Unterlagen zugehen lasse, aus denen ganz klar hervorgeht, daß auch scharfe Munition liegengeblieben ist?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Ich bin gerne bereit, die Sache weiter zu verfolgen, wenn ich entsprechende Unterlagen von Ihnen bekomme.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ist noch etwas Besonderes zu bemerken zu den Fragen VIII/5 und (D) VIII/6 — des Herrn Abgeordneten Höhmann (Hessisch-Lichtenau) —:

Will die Bundesregierung bei den zuständigen militärischen Dienststellen mit allem Nachdruck darauf hinwirken, daß sich Vorkommnisse wie das in Frage VIII/4 genannte nicht mehr wiederholen, namentlich auch im Hinblick auf das schwere Explosionsunglück an einer Schule in Hanau?

War es zulässig, daß bei dem in Frage VIII/4 genannten Manöver ein Abschleppanzer und ein Gefechtspanzer mit einem Gesamtgewicht von über 100 Tonnen gleichzeitig die Ederbrücke bei Viermünden im Kreis Frankenberg passierten, die dadurch erheblich beschädigt wurde?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Die Frage VIII/5, Herr Präsident, ist an sich damit beantwortet, daß bisher kein Anlaß vorliegt, in dem Sinne vorstellig zu werden, wie es in der Frage zum Ausdruck kommt.

Auf die Frage VIII/6 ist folgendes zu antworten. Mir ist bekannt, daß die **Ederbrücke bei Viermünden** beschädigt ist. Die Beschädigung ist während des Manövers „Ritterliches Schwert" durch Polizeibeamte festgestellt worden. Daraufhin wurde die Brücke für den weiteren Panzerverkehr gesperrt. Sie ist es jetzt noch für jeden Verkehr mit Lasten über 5,5 t.

Noch nicht geklärt ist die Frage, worauf die Beschädigung zurückzuführen ist. Es steht insbesondere nicht eindeutig fest, daß die Beschädigung von amerikanischen Panzern herrührt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Höhmann.

(A) **Höhmann** (Hessisch Lichtenau) (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich die Antwort auf die Frage 5 so verstehen, daß Sie aus dem Explosionsunglück, das sich an einer Hanauer Schule ereignete, keine Konsequenzen gezogen und keine besonderen Anweisungen zu einer strengen Bewachung von Munition herausgegeben haben?

(Zurufe von der CDU/CSU.)

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Doch, Herr Abgeordneter, ich darf Sie auf die Fragestunde am 4. Dezember verweisen, in der der Herr Bundesminister der Verteidigung auf eine ähnliche Frage — ich glaube, die Fragesteller waren Ihre Fraktionskollegen, darunter der Abgeordnete Schmitt-Vockenhausen — geantwortet hat. Er hat dabei zugesagt, daß er sich mit den Stationierungsstreitkräften in Verbindung setzen werde, um die Zivilbevölkerung vor weiteren **Sprengstoffunglücksfällen** zu bewahren. In diesem Falle aber ist doch nicht erwiesen, daß irgendeine Fahrlässigkeit oder ein Versäumnis vorlag. Infolgedessen kann ich auf diesen Vorfall, auf den Sie anspielen, keine Intervention stützen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Noch eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Höhmann.

Höhmann (Hessisch Lichtenau) (SPD): Würden Sie mir dann bitte sagen, was konkret veranlaßt worden ist, um so etwas zu vermeiden?

(B) **Gumbel,** Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Diese Frage kann ich Ihnen im Augenblick nicht beantworten. Ich bin aber bereit, Ihnen die Antwort schriftlich zu erteilen, wenn Sie einverstanden sind.

Höhmann (Hessisch Lichtenau) (SPD): Sehr bedauerlich! Die Frage lag vor, Herr Staatssekretär.

(Zurufe von der CDU/CSU: Das ist keine Frage!)

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage VIII/7 — des Herrn Abgeordneten Josten —:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Stoffe der Uniformen unserer Soldaten und Unteroffiziere nicht gleichmäßig in Qualität und Farbe sind?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Herr Abgeordneter, die Frage VIII/7 beantworte ich mit Ja.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage VIII/8 — des Herrn Abgeordneten Josten —:

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die berechtigte Klage über die in Frage VIII/7 geschilderte Beschaffenheit der Uniformstoffe zu beseitigen?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Wenn Klagen über die **Beschaffenheit der Uniformstoffe** vorgebracht worden sind, (C) dann bezogen sie sich wohl mehr auf das Aussehen der Uniform, insbesondere bei Heer und Luftwaffe, als auf die Qualität des Stoffes an und für sich. Um das Aussehen der Uniform zu verbessern, wird an Stelle des bisherigen Tuches aus einem Kammgarn-Streichgarn-Gemisch jetzt ein Trikottuch aus reinem Kammgarn verwendet. Im übrigen lassen sich gewisse Unterschiede in Qualität und Farbton nicht vermeiden. Qualitätsabweichungen sind vor allem dadurch bedingt, daß es sich bei den Ausgangsprodukten Wolle und Baumwolle um Naturerzeugnisse handelt, deren Zusammensetzung sich nicht wie die der in geringer Menge ebenfalls zur Verarbeitung kommenden Chemiefasern technisch steuern läßt.

Gewisse Abweichungen in der Farbe werden unvermeidbar dadurch hervorgerufen, daß die Farbstoffe mangels absoluter Gleichheit des Ausgangsstoffes verschiedenartig reagieren. Außerdem ist man bei der Anstellung von Farbvergleichen auf visuelle Beurteilung angewiesen, die naturgemäß auf das Auge des Prüfers abgestellt ist und deshalb Schwankungen unterworfen sein kann.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Josten!

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß auch bei den neuen Uniformen Farbunterschiede wie bei den jetzigen Uniformen vorhanden sind?

(D) **Gumbel,** Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Diese Unterschiede werden sich aus den gleichen Gründen, die ich bereits vorgetragen habe, nicht vermeiden lassen.

(Sehr richtig! bei der CDU/CSU.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wären Sie dann bereit zu veranlassen, daß bei der Truppe eine so große Auswahl von Uniformen auf Lager bleibt, daß bei der Einkleidung Klagen über Paßformen, Qualität und Farbe weitgehend vermieden werden?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Mir ist bekannt, daß ein Verpassungszuschlag von 50 % vorhanden ist. Ich hoffe, daß dadurch allen Wünschen hinsichtlich Größe, Paßform, Farbe usw. Rechnung getragen werden kann.

Vizepräsident Dr. Dehler: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, würden Sie diese Angelegenheit noch einmal prüfen, da gerade von seiten des Unteroffizierkorps beachtliche Klagen zu hören waren?

(A)

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Das Unteroffizierkorps wird als erstes — wohl bis Ende dieses Jahres, Herr Abgeordneter — mit den Uniformen aus dem neuen Tuch ausgestattet sein.

Vizepräsident Dr. Dehler: Sie haben noch eine Frage, Herr Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, noch eine Frage: Sind Überlegungen im Gange, für die **Bundeswehr** eine geeignete **Sommeruniform** anzuschaffen?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Darüber wird schon sehr lange gesprochen. Aber ich möchte mich hier nicht festlegen, Herr Abgeordneter.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Illerhaus für eine Zusatzfrage.

Illerhaus (CDU/CSU): Hier ist die Rede davon, daß die Stoffe in Qualität und Farbe nicht gleichmäßig gewesen seien. War denn der Einkaufspreis für die Bundeswehr trotz unterschiedlicher Qualität gleich?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Nein, dieser Qualitäts- und Preisunterschied, von dem ich gesprochen habe, beruht auf den Gründen, die ich bereits mitgeteilt habe. Die Rohstoffe, aus denen die Tuche hergestellt sind, sind unterschiedlich, Herr Abgeordneter, und die Farbstoffe reagieren bei den verschiedenen Tuchen jeweils anders.

(B)

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Zoglmann für eine Zusatzfrage.

Zoglmann (FDP): Herr Staatssekretär, wären Sie in der Lage, uns den Begriff „Verpassungszuschlag" in ein gängiges Deutsch zu übersetzen?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Ich dachte, das wäre ein deutsches Wort, Herr Abgeordneter.

(Heiterkeit.)

Aber es besagt, daß 150 Uniformen zur Auswahl für die Einkleidung von 100 Soldaten zur Verfügung stehen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage VIII/9 — des Herrn Abgeordneten Killat —:

Ist die Bundesregierung bereit, den nicht kasernierungspflichtigen Wehrübenden, die es vorziehen, an Stelle einer Hotelunterbringung in ihrer in vertretbarer Nähe gelegenen Wohnung Unterkunft zu behalten, statt der bei Hotelunterbringung entstehenden Unkosten die anfallenden Fahrtkosten zu erstatten?

Herr Staatssekretär!

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Herr Abgeordneter, Wehrsoldempfänger — dazu gehören auch alle **Wehrübenden** — haben nach § 4 des Wehrsoldgesetzes einen Rechtsanspruch auf unentgeltliche Unterbringung. Grundsätzlich kann dieser Rechtsanspruch nicht durch die Gewährung von Fahrkostenersatz abgegolten werden. Es ist aber nicht zu bestreiten, daß unter Umständen Härten auftreten und daß sogar öffentliche Mittel eingespart werden könnten, wenn die **private Unterbringung** gestattet wird. Deswegen ist ein Erlaß ergangen, der folgende Regelung trifft:

(C)

> Wehrsoldempfängern, die bei einer Wehrübung nicht in bereits vorhandenen Unterkünften der Bundeswehr unentgeltlich untergebracht werden können und die am Übungsort, in einem Nachbarort und in der näheren Umgebung des Übungsortes wohnen, können auf Antrag die notwendigen Fahrtkosten für die Fahrten zwischen ihrer Wohnung und der regelmäßigen Dienststätte entsprechend ihrer Reisekostenstufe ersetzt werden, wenn sie schriftlich auf die Bereitstellung einer unentgeltlichen Unterkunft. . . verzichten.

Voraussetzung für diesen **Fahrkostenersatz,** Herr Abgeordneter, ist ferner, daß seine Gewährung billiger ist als die Bereitstellung einer amtlichen Unterkunft.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Killat.

Killat (SPD): Herr Staatssekretär, wann ist dieser Erlaß ergangen?

(D)

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Der ist am 29. Oktober 1964 ergangen, Herr Abgeordneter.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage VIII/10 — des Herrn Abgeordneten Ertl —:

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um die Diskriminierung des Holzes bei den Verteidigungsbauten zu beseitigen, die darin zum Ausdruck kommt, daß insbesondere bei den Unterstellhallen für Kraftfahrzeuge Holz grundsätzlich nicht zugelassen wird und beim Bau von Ausbildungshallen Holzkonstruktionen bei den Ausschreibungen nicht berücksichtigt werden?

Herr Staatssekretär.

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Herr Abgeordneter, ich bin mir im Zweifel, ob man die **Nichtverwendung von Holz** bei bestimmten Zweckbauten als eine Diskriminierung des Holzes bezeichnen kann.

Sie haben in Ihrer Frage nach den **Unterstellhallen für Kraftfahrzeuge** und nach den **Ausbildungshallen** gefragt. An sich wäre bei den Schutzdächern für Kraftfahrzeuge die Verwendung von Holzbindern — ich habe mich auch erkundigt, was das heißt: das sind Träger, auf denen das Dach montiert ist — möglich. Erfahrungsgemäß muß jedoch damit gerechnet werden, daß die unter diesen Schutzdächern abgestellten schweren Räderfahrzeuge und Panzer die Binder der Hallen streifen oder anfahren, vor allem unter den Bedingungen des militärischen Dienstes wie z. B. bei nächtlichen Alarmen. Aus Gründen der Sicherheit und der Stabilität werden deshalb Binder aus Stahl oder Stahlbeton gewählt.

Staatssekretär Gumbel

(A) Was die Dachkonstruktionen für die Ausbildungshallen angeht, so lassen die baufachlichen Richtlinien die Verwendung von Stahlbeton-, vorgefertigten Stahl- und auch Holzleimkonstruktionen zu. Die Auswahl und die Ausschreibung werden in diesem Rahmen von den Finanzbauverwaltungen der Länder vorgenommen. Sie tragen die Verantwortung für eine wirtschaftliche und technisch einwandfreie Lösung. Aus Bayern ist bekanntgeworden, daß bei Alternativausschreibungen Holzleimbaukonstruktionen für Ausbildungshallen teurer waren als Stahl- und Stahlbetonkonstruktionen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Ertl, eine Zusatzfrage.

Ertl (FDP): Herr Staatssekretär, würden Sie im Hinblick auf den letzten Teil Ihrer Antwort und auch auf frühere Zusagen der Bundesregierung auch in Ihrem Ressort noch einmal darauf drängen, daß man doch, wenn irgend möglich, auch Holz bei Bauten der Bundeswehr verwendet, und zwar über das Normalmaß des Spinds und dergleichen hinaus?

Gumbel, Staatssekretär im Bundesministerium der Verteidigung: Herr Abgeordneter, ich habe hier eine ganze Liste, in welchem Umfang Holz innerhalb der Bundeswehr verwendet wird: für Dachkonstruktionen von Unterkunftsgebäuden, von Wirtschaftsgebäuden, von Lehrsaalgebäuden, Verwaltungsgebäuden, Schulgebäuden, Wohngebäuden, für Blenden bei Schießanlagen und für Parkettfußboden in (B) Unterkünften und Dienstzimmern. — Der Parkettfußboden, meine Herren Abgeordneten, ist billiger. Ich habe mich auch gewundert. Aber es ist mir gesagt worden, er sei billiger und dauerhafter. — Ich kann die Aufzählung, wo wir überall Holz verwenden, noch fortsetzen, wenn Sie es wünschen, Herr Abgeordneter. Ich glaube also, von einer „Diskriminierung des Holzes" durch die Bundeswehr kann nicht gesprochen werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich danke Ihnen, Herr Staatssekretär.

Ich rufe die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers der Finanzen auf. Frage VI/1 — des Herrn Abgeordneten Dr. Rutschke —:

> Was hat den Präsidenten des Bundesausgleichsamtes veranlaßt, entgegen der bisher bei Gesetzesänderungen geübten Praxis in seinem Rundschreiben betr. Überleitungsmaßnahmen auf Grund des 17. ÄndG LAG vom 10. Juli 1964, Teil I Abschnitt B, zu bestimmen, daß auf Grund der **Neuregelung durch die 17. Novelle** hinsichtlich der Schadensfeststellung nach § 13 FG für **Verluste an Betriebsvermögen** nur positive Bescheide von Amts wegen überprüft werden, und daß in der Vergangenheit abgelehnte Anträge aus Anlaß des 17. ÄndG LAG nicht von Amts wegen nachzuprüfen sind?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Grund, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Der Präsident des Bundesausgleichsamtes ist nach seiner Erklärung davon ausgegangen, daß es im Augenblick für die Geschädigten bedeutungsvoller sei, die vorhandene Arbeitskapazität der Ausgleichsämter für die Fortführung der allgemeinen Schadensfeststellung einzusetzen. Die Masse der Ausgleichsämter ist überlastet und bei der derzeitigen Arbeitslage nicht imstande, die weggelegten (C) Akten — für rund 1,2 Millionen abgelehnte Fälle — kurzfristig daraufhin zu überprüfen, ob eine positive Entscheidung nunmehr auf Grund der 17. Novelle möglich ist.

Der Präsident des Bundesausgleichsamtes hat im übrigen in seinem Rundschreiben zur 17. Novelle ausdrücklich darauf hingewiesen, daß auch die hier angesprochenen Fälle schon jetzt bearbeitet werden sollen, sofern der Geschädigte es ausdrücklich beantragt oder wenn sie aus anderem Anlaß im Zusammenhang mit der 17. Novelle zur Kenntnis des Ausgleichsamtes kommen. Es ist selbstverständlich, daß auch die in der Vergangenheit abgelehnten Fälle später von Amts wegen überprüft werden, sobald die Bearbeitung der positiven Bescheide abgeschlossen ist.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage? — Herr Abgeordneter Rutschke.

Dr. Rutschke (FDP): Herr Staatssekretär, kann damit festgestellt werden, daß die Fälle von Amts wegen aufgegriffen werden, nur eine zeitliche Verschiebung infolge der Arbeitsbelastung eintreten muß, daß also erst die positiv entschiedenen Fälle darankommen und dann die negativ entschiedenen Fälle?

Grund, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Ja, so ist es, Herr Abgeordneter. Es liegt mir eine schriftliche Erklärung des Präsidenten (D) des Bundesausgleichsamtes vor, daß so verfahren wird.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage VI/2 — des Herrn Abgeordneten Nellen —:

> Welche Schlußfolgerungen gedenkt die Bundesregierung aus der Feststellung des Stadtkämmerers der **Stadt Bonn** zu ziehen, der die derzeitigen **finanziellen Schwierigkeiten** der Stadt vor allem durch Leistungen im Interesse des Bundes hervorgerufen worden seien?

Grund, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Herr Präsident, darf ich die Fragen 2 und 3 zusammen beantworten, weil sie in sachlichem Zusammenhang stehen?

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Nellen ist auch einverstanden. Dann rufe ich auch die Frage VI/3 — des Herrn Abgeordneten Nellen — auf:

> Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, die finanzielle Unterstützung der Stadt Bonn nach Artikel 106 Abs. 7 GG weiter zu verbessern?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Grund, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Nach Art. 106 Abs. 7 des Grundgesetzes gewährt der Bund für die durch ihn veranlaßten Sonderbelastungen den erforderlichen Ausgleich, soweit dem Land oder der Gemeinde nicht zugemutet werden kann, die Sonderbelastung selbst zu tragen. Auf Grund dieser Vorschrift hat der Bund in den Jahren 1959 bis 1964 zur Förderung kommunaler Bauvorhaben an die Stadt Bonn Zahlungen in Höhe von insgesamt 14 927 700 DM geleistet. Für 1965

Staatssekretär Grund

(A) sind Zahlungen in Höhe von 4 162 000 DM vorgesehen.

Außerdem darf ich bemerken, daß die Stadt Bonn aus den vom Bundesminister des Innern verwalteten Mitteln zur Förderung des Theater- und Konzertwesens in den Jahren 1959 bis 1964 insgesamt rund 1,3 Millionen DM erhalten hat. Für 1965 sind für den gleichen Zweck 1 Million DM vorgesehen.

Der Umfang der Gewährung von **Förderungsmitteln des Bundes für die Stadt Bonn** gemäß Art. 106 Abs. 7 des Grundgesetzes richtet sich nach den Sonderbelastungen der Stadt im Sinne dieser Verfassungsvorschrift. Wieweit der Bund danach künftig zu höheren Ausgleichsleistungen an die Stadt Bonn verpflichtet sein wird, hängt davon ab, in welchem Umfang der Stadt durch vom Bund veranlaßte Einrichtungen weitere Sonderbelastungen im Sinne dieser Vorschrift entstehen. Erst wenn diese Frage geklärt ist, lassen sich Schlußfolgerungen ziehen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Nellen? — Dann rufe ich die Frage VI/4 — des Herrn Abgeordneten Nellen — auf:

Ist die Bundesregierung bereit, dem vom Bonner Stadtkämmerer angeregten Etatausgleich durch einen Bundeszuschuß näherzutreten?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Grund, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Die Frage beantworte ich mit Nein. (B) Nach dem geltenden Verfassungsrecht kann der Bund die von ihm verursachten Belastungen der Gemeinden nur im Rahmen des Art. 106 Abs. 7 des Grundgesetzes ausgleichen. Allgemeine Zuschüsse des Bundes zu den Haushalten der Gemeinden sind verfassungsrechtlich nicht zulässig. Mit einem allgemeinen Zuschuß an eine Gemeinde würde der Bund übrigens in den Bereich des kommunalen Finanzausgleichs eingreifen, den das Grundgesetz ausschließlich den Ländern vorbehält.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Kliesing? — Bitte sehr.

Dr. Kliesing (Honnef) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, da einerseits der hier angeschnittene Fragenkomplex die Interessen des Bundes berührt, andererseits die Schwierigkeiten, von denen hier die Rede war, durch die ungelösten **Raumordnungsprobleme im Raume Bonn** hervorgerufen sind, möchte ich Sie fragen, ob die Bundesregierung bereit wäre, ihrerseits Gespräche mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen aufzunehmen mit dem Ziel, eine Beschleunigung der Lösung der Raumordnungsfragen im Raume Bonn herbeizuführen?

Grund, Staatssekretär des Bundesministeriums der Finanzen: Herr Abgeordneter, die Frage scheint weniger in mein Ressort zu fallen als in das Ressort des Herrn Wohnungsbauministers. Sie wissen, daß die Bundesregierung gesetzliche Maßnahmen betreffend Städtebau- und Raumordnung vorbereitet. In diesem Zusammenhang wird sicherlich auch (C) die Ordnung des Raumes Bonn mit behandelt werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich danke Ihnen, Herr Staatssekretär.

Ich rufe die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung auf, zunächst die Frage VII/1 — des Abgeordneten Riegel (Göppingen) —:

Hat die Bundesregierung die Versicherungsträger angewiesen, im Sinne des Urteils des Bundessozialgerichts in Kassel vom 7. April 1964 Nr. 4 RJ 195/61 zu verfahren, wonach Versicherungszeiten, für die eine Beitragserstattung wegen Heirat erfolgt ist, bei der Errechnung der Renten zur Anrechnung gelangen?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort liegt noch nicht vor. Sie wird nach Eingang im Sitzungsbericht abgedruckt.

Dann Frage VII/2 — des Abgeordneten Fritsch —:

Ist die Bundesregierung bereit, den Trägern der gesetzlichen **Rentenversicherung** zu empfehlen, auf die **Einrede der Verjährung** gemäß § 29 Abs. 3 RVO dann zu verzichten, wenn irrtümliche Entscheidungen der Rentenversicherungsträger zu Verzögerungen von mehr als 4 Jahren in der Zuerkennung von Leistungen führen?

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Ich beantworte die Frage wie folgt: Die Bundesregierung ist bereit, die Aufsichtsbehörden zu bitten, eine entsprechende Empfehlung an die Träger der gesetzlichen Rentenversicherung zu richten.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auf die Frage VII/3 — des Abgeordneten Fritsch —: (D)

Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu ergreifen, um Privatbahnen von den Pensionslasten zu befreien, die sie als Folge der Renten-Neuregelungsgesetze zu übernehmen haben?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort liegt noch nicht vor. Sie wird nach Eingang im Sitzungsbericht abgedruckt.

Wir kommen zu Frage VII/4 — des Abgeordneten Dröscher —:

Hält die Bundesregierung — angesichts der Notwendigkeit, die rechtliche Stellung der in der SBZ wohnenden Deutschen nicht zu verschlechtern — die Entscheidung der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte für richtig, die in einem Falle den § 68 Abs. 2 nicht zum Zuge kommen lassen will, weil die Betroffene zum Zeitpunkt ihrer zweiten Eheschließung in der sowjetischen Besatzungszone wohnhaft gewesen ist?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Wenn die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte ein **Wiederaufleben der Witwenrente** allein deswegen verneint haben sollte, Herr Abgeordneter, weil die Betroffene zur Zeit ihrer Wiederverheiratung in der sowjetischen Besatzungszone wohnte, so wäre das sicher nicht richtig. Die Ablehnung dürfte indessen wohl eher damit begründet worden sein, daß der Betroffenen zur Zeit der zweiten Eheschließung nach den in der Sowjetzone geltenden Vorschriften, in der sie damals wohnte, ein Witwenrentenanspruch nicht zustand. Daß ein Witwenrentenanspruch nur wieder aufleben kann, wenn er bei der Wiederverheiratung bestanden hat, ist ein Grundsatz, der auch für Per-

(A) sonen, die stets im Bundesgebiet gewohnt haben, uneingeschränkt gilt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dröscher.

Dröscher (SPD): Herr Staatssekretär, wie stellen Sie sich subjektiv, von der Betroffenen aus gesehen, den Unterschied zwischen den beiden von Ihnen getroffenen Feststellungen vor?

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Das muß ich der Phantasie der Betroffenen überlassen. Ich muß mich an die Rechtsvorschriften halten.

Dröscher (SPD): Habe ich Sie richtig verstanden, daß Sie gesagt haben, die Frau bekommt die Rente nicht deshalb nicht, weil sie damals in der SBZ gewohnt hat, sondern sie bekommt sie deshalb nicht, weil sie damals geheiratet hat, als sie in der SBZ wohnte, und weil die gesetzlichen Bestimmungen andere sind?

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Nein, Herr Abgeordneter, da haben Sie mich falsch verstanden. Die Betreffende kriegt die Rente deswegen nicht, weil sie damals keinen Anspruch gehabt hat. Dieser Anspruch kann deswegen auch nicht wieder aufleben.

(B) (Abg. Dröscher: Aber doch nach den Bestimmungen der SBZ und nicht nach unseren Bestimmungen!)

— In der Bundesrepublik gelten unsere Vorschriften.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe dann aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Gesundheitswesen die Frage XIII/1 — des Abgeordneten Fritsch — auf:

> Wie beurteilt die Bundesregierung die Feststellungen des Professors Dr. Schenk auf der 2. Internationalen Ärztekonferenz über Pathologie der Gefangenschaft in Köln, daß ehemalige Kriegsgefangene etwa 12 Jahre früher sterben als Durchschnittsbürger, denen ein Leben in extremen Verhältnissen erspart geblieben ist?

Diese Frage wird ebenfalls von Ihnen, Herr Staatssekretär, beantwortet.

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Herr Abgeordneter, Prof. Dr. Schenk hat auf der Zweiten Internationalen Ärztekonferenz in Köln über eine Erhebung berichtet, die sich auf 500 Todesfälle ehemaliger Kriegsgefangener bezieht. Bei der Auswertung dieses kleinen Zahlenmaterals kommt Professor Schenk zu dem Ergebnis, daß das durchschnittliche **Sterbealter** der von ihm erfaßten 500 ehemaligen **Kriegsgefangenen** deutlich unter dem durchschnittlichen Sterbealter der Bevölkerung liegt. Professor Schenk sagt selbst, daß dieses Ergebnis nicht repräsentativ ist und auch nicht verallgemeinert werden darf; denn abgesehen von der geringen Zahl der 500 Todesfälle konnte diese Auswertung natürlich nicht die Fälle berücksichtigen, die erst in vielen Jahren in höherem Alter sterben und die deswegen (C) das durchschnittliche Sterbealter erheblich verschoben hätten.

Die Bundesregierung — das darf ich zusätzlich zu Ihrer Frage noch sagen — widmet aber diesem Fragenkomplex der Todesursachen und dem durchschnittlichen Sterbealter bei verschiedenen Gruppen von Geschädigten, vor allem bei den ehemaligen Kriegsgefangenen, besondere Aufmerksamkeit. Der Ärztliche Sachverständigenbeirat beim Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung hat sich schon vor Jahren einmal mit den Problemen der Alterung und Voralterung beschäftigt. Mehrere Forschungsaufträge sind vergeben über Spätfolgen nach langjähriger Gefangenschaft, über die Lebenserwartung von leberkranken Heimkehrern aus Gefangenschaft u. a. Soweit es die zur Verfügung stehenden Mittel zulassen, wird mein Haus auch in den nächsten Jahren vor allem Forschungsaufträge vergeben, die sich mit den Spätfolgen nach Kriegsgefangenschaft befassen, wobei die Arteriosklerose und allgemein die Kreislaufschäden im Vordergrund stehen müssen. Bis jetzt ist der wissenschaftliche Nachweis einer Voralterung von Heimkehrern aus Gefangenschaft und einer vorzeitigen Sterblichkeit bei Heimkehrern nicht erbracht.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Fritsch.

Fritsch (SPD): Herr Staatssekretär, wäre Ihr Haus bereit, weitere Erhebungen z. B. an Hand der Versorgungsakten von Heimkehrern und Spätheimkehrern anzustellen, um diesbezügliche Nachforschungen vorzunehmen, die in die Richtung gehen, die Herr Professor Schenk bei seinen Überlegungen eingeschlagen hat? (D)

Zum zweiten, wären Sie bereit, dem Ärztlich-Wissenschaftlichen Beirat des VDH, der bisher fast ausschließlich Unterlagen über die Folgen extremer Lebensverhältnisse erarbeitet hat, Forschungsaufträge zu erteilen, damit auch dieser Beirat, der sich zum größten Teil aus Ärzten zusammensetzt, die in der Kriegsgefangenschaft waren, die Möglichkeit hat, in Ergänzung der bisher vorliegenden Erkenntnisse die extremen Lebensbedingungen und deren Auswirkungen zu untersuchen?

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Herr Abgeordneter, das war eine sehr lange Frage, aus der sich wahrscheinlich auch für uns im einzelnen eine ganze Reihe von Folgerungen ergibt. Aber ich darf Ihnen zusagen, daß wir sicher bereit sind, die Forschungsarbeiten im Sinne Ihrer Anregungen weiterzutreiben.

Vizepräsident Dr. Dehler: Das waren an sich schon zwei Zusatzfragen, Herr Abgeordneter Fritsch; Sie haben sie zusammengezogen. — Sie haben noch eine dringende Frage? — Bitte!

Fritsch (SPD): Herr Staatssekretär, würde Ihr Haus Überlegungen dahin gehend anstellen, ob eine Regelung etwa in der Weise möglich ist, wie sie in

Fritsch

(A) Belgien besteht, wo Spätheimkehrer und Heimkehrer nach Maßgabe ihrer Gefangenschaft vorzeitig in Pension gehen oder das Altersruhegeld beziehen können?

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Herr Abgeordneter, das hängt von den geltenden Vorschriften ab, nach denen wir verfahren können. Es ist ja ein Unterschied zwischen dem, was wir wissenschaftlich feststellen, und dem, was nachher sachlich getan werden kann. Aber das werden wir prüfen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Dr. Kliesing, Sie wollen noch eine Zusatzfrage stellen? — Bitte!

Dr. Kliesing (Honnef) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind beim Zustandekommen der Beurteilung der Situation, die Sie hier eben vorgetragen haben, bereits die Forschungsergebnisse des erwähnten medizinischen Beirates des Heimkehrerverbandes entsprechend gewürdigt worden?

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Das kann ich im Augenblick nicht sagen, Herr Abgeordneter. Denn diese Forschungsarbeiten, die wir vergeben haben, werden ja von den betreffenden Professoren in eigener Zuständigkeit durchgeführt. Ich möchte aber annehmen, daß diese Professoren solches

(B) Material mit ausgenutzt haben.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage.

Dr. Kliesing (Honnef) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, falls es sich herausstellen sollte, daß diese Forschungsergebnisse bei Ihrer Urteilsbildung bisher nicht berücksichtigt worden sind, wären Sie bereit, das noch nachzuholen?

Dr. Claussen, Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung: Das werden wir um der Objektivität willen sicher tun.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich danke Ihnen, Herr Staatssekretär.

Wir kommen zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. Ich rufe auf die Frage IX/1 — des Herrn Abgeordneten Faller —:

> Ist dem Bundesverkehrsministerium bekannt, daß sich die oberelsässische Kammer für Handel und Industrie in Mülhausen und die Industrie- und Handelskammer Hochrhein in Schopfheim in einer gemeinsamen Sitzung für den Bau einer **Rheinbrücke zwischen Weil am Rhein und Hüningen** ausgesprochen haben?

Bitte, Herr Minister.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, die beiden ersten Fragen des Herrn Kollegen Faller stehen in sehr engem Zusammenhang miteinander. Falls Herr Kollege Faller einverstanden ist, möchte ich sie zusammen beantworten.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter (C) Faller ist einverstanden. Dann rufe ich zusätzlich die Frage IX/2 — des Abgeordneten Faller — auf:

> Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, in den nächsten Jahren die bestehende Rheinfährverbindung zwischen Weil am Rhein und Hüningen durch eine Rheinbrücke zu ersetzen?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Zur ersten Frage: Ja, das ist bekannt. Schon seit längerer Zeit haben sich zahlreiche Stellen für den Bau von festen Straßenbrücken eingesetzt, die die vorhandenen Fähren auf dem Oberrhein ablösen sollen. Von deutscher Seite sind diese Wünsche stets positiv aufgenommen worden.

Zur zweiten Frage: Zur Klärung haben die Auftragsverwaltung und das Land im Benehmen mit den zuständigen französischen Dienststellen eine großräumige verkehrswirtschaftliche Untersuchung eingeleitet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung dürften allerdings nicht vor Herbst 1966 vorliegen. Sodann wird die weitere Bearbeitung unverzüglich aufgenommen. Technisch dürfte allerdings die Lösung des Problems, wie Ihnen bekannt ist, nicht ganz einfach sein.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Faller.

Faller (SPD): Herr Minister, sind Sie nicht auch der Meinung, daß spätestens mit dem Bau der Ost-West-Tangente zwischen Bodensee und dem Raum Basel—Lörrach der Bau dieser Brücke absolut notwendig wird? (D)

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Sicher, spätestens. Aber es hat noch gute Weile, bis diese Tangente gebaut werden kann. Sie ist ja zur Zeit noch in der Vorplanung.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe die Frage IX/3 — des Abgeordneten Faller — auf:

> Bis wann sollen die sogenannten „Parkscheiben", mit denen in zahlreichen Städten gute Erfahrungen gemacht wurden, auch in der Straßenverkehrsordnung verankert werden?

Bitte, Herr Minister.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident! Der dem Hohen Hause vorliegende Bericht der Sachverständigenkommission über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden — Drucksache IV/2661 — empfiehlt zur Begrenzung und Überwachung der Parkzeit außer den Parkuhren je nach den örtlichen Gegebenheiten auch die **Parkscheibe.** Die Rechtsprechung ist bekanntlich der Auffassung des Bundesministers für Verkehr gefolgt, wonach bereits nach geltendem Recht auch die Verwendung der Parkscheibe zulässig ist. Das geltende Recht bedarf somit keiner Änderung. Jede Stadt kann daher Parkscheiben zulassen. Die obersten Landesbehörden dagegen geben der Parkuhr den Vorzug, weil die Überwachung des in den Innenstädten noch verfügbaren Parkraums bei Verwendung von Parkuhren wesentlich wirksamer ist und bedeutend weniger Personal erfordert als bei der Regelung der Parkzeit durch die Parkscheibe.

(A) **Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Faller.

Faller (SPD): Herr Minister, sollte man nicht, gerade um diese unterschiedlichen Auffassungen auszugleichen, vom Bund aus in der Straßenverkehrsordnung diese Parkscheiben ganz offiziell erwähnen?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Es ist nicht nötig, sie zu erwähnen, wenn man sie jederzeit verwenden kann. Es besteht ja auch dann immer die Möglichkeit, entweder das eine oder das andere zu tun, wie schon jetzt; das liegt in der Zuständigkeit der ausführenden Behörden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auf die Frage IX/4 — des Abgeordneten Haase (Kellinghusen) —:

> Ist der Bundesregierung bekannt, daß die **Fähre über die Stör bei Wewelsfleth** im Zuge der zur Bundesstraße 431 aufgestuften Straßenverbindung von Sankt Margarethen nach Elmshorn täglich von 24 Uhr bis 5 Uhr außer Betrieb ist?

Bitte sehr, Herr Minister.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, da die drei Fragen des Herrn Abgeordneten Haase (Kellinghusen) in unmittelbarem Zusammenhang stehen, bitte ich auch hier, falls er einverstanden ist, sie zusammengefaßt beantworten zu dürfen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Dann rufe ich auch (B) die Fragen IX/5 und IX/6 — des Abgeordneten Haase (Kellinghusen) — auf:

> Auf welcher Rechts- und Vertragsgrundlage basiert die in Frage IX/4 genannte Fährverbindung?

> Ist die Bundesregierung bereit, Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die in Frage IX/4 genannte Fährverbindung im Zuge der „Grünen Küstenstraße" ganztägig in Betrieb genommen wird?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Antwort zur ersten Frage: Ja.

Zur zweiten Frage: Dies ist Landessache, denn nach dem Staatsvertrag vom Jahre 1921 betr. Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich ist das Fährregal auch an den Reichswasserstraßen, jetzt Bundeswasserstraßen, bei den Ländern geblieben. Das Land Schleswig-Holstein hat in Wahrnehmung seines Fährregals dieses Fährrecht über die Stör an einen Privatmann verpachtet, der auf Grund des Pachtvertrages die Fähre betreibt. Der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes obliegt nur die technische Aufsicht.

Zur dritten Frage: Ich bin bereit, das Land Schleswig-Holstein von Ihren Wünschen zu unterrichten. Wenn es der Verkehr erfordert, wird das Land sicher entsprechende Vereinbarungen mit dem Pächter treffen. Weisungen können aber von hier aus dazu nicht erteilt werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auf die Fragen IX/7 und IX/8 — des Abgeordneten Frehsee —:

> Wann ist mit dem Bau der Ortsumgehungen von Kirchohsen und Grohnde im Zuge der B 83 zu rechnen?

> (C) In welchem Umfange sind bei der Planung der Ortsumgehungen Kirchohsen und Grohnde Einwände der Bevölkerung der beiden Orte sowie der örtlich zuständigen Behörden berücksichtigt worden?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort liegt noch nicht vor. Sie wird nach Eingang im Sitzungsbericht abgedruckt.

Ich rufe auf die Frage IX/9 — des Herrn Abgeordneten Strohmayr —:

> Wie ist der Stand der Verhandlungen der europäischen Luftfahrtgesellschaften einschließlich der Deutschen Lufthansa wegen der seit Jahren geplanten engen Zusammenarbeit im Rahmen der „Air Union"?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Verhandlungen über die Gründung einer **AIR UNION** laufen bekanntlich seit 1959. Sie soll die Grundlage für eine enge Zusammenarbeit, nicht aber für eine völlige Verschmelzung der nationalen Gesellschaften bilden, die fortbestehen. Wegen der verschiedenartigen wirtschaftlichen, rechtlichen und politischen Ausgangslage der beteiligten Staaten und der darin vorhandenen Gesellschaften und wegen der Notwendigkeit, die international gegebenen Rechte der Gesellschaften insbesondere in den Vereinigten Staaten zu erhalten, sind große Schwierigkeiten zu überwinden. Seit Anfang 1964 konnten die Verhandlungen entscheidend gefördert werden, nachdem die Niederlande mit ihrer KLM und Luxemburg mit der Lux-Air sich wieder an den Arbeiten beteiligen. Der Kreis der an AIR UNION interessierten Staaten und Gellschaften deckt sich daher jetzt mit den Mitgliedern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

(D) Die letzte technische Konferenz Mitte Oktober hat beschlossen, die restlichen Streitfragen, nämlich die Fragen der Staatsaufsicht, der Quoten und der Materialbeschaffung, einer bald einzuberufenden Konferenz der Außen- und Verkehrsminister zur Entscheidung vorzulegen. Federführend ist die belgische Regierung. Die Bundesregierung unterstützt nach wie vor das Projekt AIR UNION und setzt sich dabei dafür ein, daß die freie wirtschaftliche Entwicklung der angeschlossenen Gesellschaften, auf unserer Seite also der Deutschen Lufthansa, dadurch bestmöglich gefördert wird. Sie hofft, daß die vorgesehene Ministerkonferenz 1965 zum Abschluß der Verträge führen wird.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Strohmayr.

Strohmayr (SPD): Herr Bundesminister, sind Sie nicht auch mit mir der Meinung, daß es besser wäre, wenn die europäischen Luftfahrtgesellschaften die wirtschaftlichen Verhandlungen zuerst untereinander führten, als wenn die beteiligten Regierungen das tun?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Das ist ja geschehen, Herr Kollege. Wir haben ja angefangen mit den Verhandlungen zwischen den Gesellschaften. Die Staaten haben sich erst eingeschaltet, als durch die amerikanische Gesetzgebung die Gefahr bestand, daß bei irgendwelchen auch nur

Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm

(A) über einen Pool hinausgehenden Vereinbarungen zwischen den Gesellschaften das amerikanische Antitrustgesetz in Kraft treten würde und die Gesellschaften damit ihre Lande- und Verkehrsrechte in den Vereinigten Staaten verlieren würden. Das aber hätte den Ruin der Gesellschaften bedeutet.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auf die Frage IX/10 — des Herrn Abgeordneten Dr. Roesch —:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß es auf der Bundesstraße 29 bei der Beinsteiner Höhe (Abzweigung nach Beinstein Kr. Waiblingen) fast täglich durch Auffahren zu schweren Unfällen kommt, die durch Verbreiterung der Abzweigung größtenteils verhindert werden könnten, die notwendige Verbreiterung der B 29 jedoch mit dem Hinweis abgelehnt wird, daß in den nächsten Jahren die B 29 eine neue Trasse bekommt?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Schwierigkeiten an der **Abzweigung** der von der **Bundesstraße 29 nach Beinstein** führenden Kreisstraße folgen aus der außerordentlich starken, bekannten Verkehrsbelastung der Bundesstraße 29. Der Knotenpunkt selbst bietet an sich keine größeren Gefahren als andere Knotenpunkte im Zuge dieses noch auszubauenden Abschnitts. Die Lage ist aber befriedigend nur zu verbessern durch den beschleunigten geplanten **zweibahnigen Neubau** der Bundesstraße 29. Örtliche Verbesserungen an der Einmündung versprechen keinen durchschlagenden Erfolg. Wegen der Einsprüche, auch der Gemeinden, im Planfeststellungsverfahren sind diesem Neubau der Bundesstraße 29 leider erhebliche Hindernisse in den Weg gelegt gewesen, um deren (B) Beseitigung ich mich auch persönlich bemüht habe. Wir hoffen nunmehr berechtigt auf eine baldige Einigung vor allem mit Großheppach und damit auf die Möglichkeit zum Baubeginn.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Roesch.

Dr. Roesch (SPD): Herr Bundesminister, ist Ihnen bekannt, daß eine Sondergefahr dadurch besteht, daß kurz vor der Einmündung nach Beinstein eine Kuppe liegt und daß die Kraftfahrer erst im letzten Moment sehen, ob ein Wagen nach links einbiegen will und die Straße versperrt? Durch eine kleine Änderung, die vielleicht 50 000 DM kosten würde, könnte man das Leben der Kraftfahrer und die Fahrzeuge vor Schaden bewahren.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Die örtlichen Behörden des Straßenbaues in Stuttgart haben diese Frage schon eingehend untersucht, weil ich sie früher auch einmal aufgeworfen habe. Die Gefahr ist aber praktisch durch diese Maßnahme nicht zu beseitigen. Sie wäre nur zu beseitigen, wenn die gesamte Kuppe beseitigt werden könnte. Das geht nicht. Deswegen ist ja die Herumführung der Straße um die Kuppe vorgesehen.

Dr. Roesch (SPD): Herr Minister, wann wird, nachdem die Verhandlungen jetzt abgeschlossen sind, diese neue Trassenführung begonnen werden?

(C) **Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Die Trassenführung liegt fest. Sobald die Planfeststellung abgeschlossen ist, kann der Bau beginnen. Die Mittel stehen zur Verfügung.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage IX/11 — des Abgeordneten Dr. Roesch —:

Wann erhält die Gemeinde Beutelsbach Kr. Waiblingen die längst geplante Straßenunterführung am Bahnhof, wo sich zur Zeit jeden Morgen lange Autoschlangen anstauen und die Kraftfahrer oft über 20 Minuten warten müssen, obwohl der Kreis Waiblingen und die Gemeinde Beutelsbach bereit sind, sich an der Finanzierung der Unterführung zu beteiligen?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Diese **höhengleiche Bahnkreuzung,** Herr Kollege, liegt im Zuge einer Kreisstraße, für die der **Kreis Waiblingen** Baulastträger ist. Gegenwärtig werden noch Verhandlungen zwischen dem Kreis und der Bundesbahn wegen der Finanzierung dieses Bauvorhabens geführt. Ich hoffe, daß auch hier bald eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden kann. Sollte das nicht der Fall sein, werde ich gemäß § 13 Abs. 1 des Kreuzungsgesetzes eine entsprechende Anordnung erlassen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage IX/12 — des Abgeordneten Börner —:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Deutsche Bundesbahn in Nordhessen umfangreiche Streckenstillegungen vornehmen will?

Bitte, Herr Minister!

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Wegen des Sachzusammenhangs, Herr Präsident, (D) möchte ich, wenn Sie gestatten, die drei Fragen des Herrn Abgeordneten Börner zusammen beantworten, wenn Herr Kollege einverstanden ist. Es bleiben ihm ja die Zusatzfragen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe auch die Fragen IX/13 — und IX/14 — des Abgeordneten Börner auf:

Wie sind die in Frage IX/12 genannten Maßnahmen mit den Erklärungen in Einklang zu bringen, die Mitglieder der Bundesregierung im vergangenen Herbst über die wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung des Zonenrandgebietes abgegeben haben?

Ist die Bundesregierung bereit, die Deutsche Bundesbahn zu veranlassen, die in Frage IX/12 genannten Streckenstillegungen zu unterlassen, um einer weiteren wirtschaftlichen Verödung des Zonenrandgebietes entgegenzuwirken?

Bitte, Herr Minister.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Ich darf feststellen, Herr Kollege Börner, daß kein Antrag auf **Stillegung** irgendeiner Strecke in **Nordhessen** seitens der Deutschen **Bundesbahn** bei mir vorliegt.

Mir und dem Hohen Haus ist durch den Ihnen vorgelegten Bericht vom 1. September 1964 bekannt, daß der Vorstand der Deutschen Bundesbahn für eine Reihe von Strecken des Gesamtnetzes Einzeluntersuchungen über Betriebsverhältnisse und Wirtschaftlichkeit durchzuführen beabsichtigte. Die Deutsche Bundesbahn hat natürlich wie jedes Unternehmen das Recht und die Pflicht, sich mit solchen Untersuchungen einen Überblick über die wirtschaft-

(A) **Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm**

liche Lage ihrer einzelnen Dienstzweige zu verschaffen. Sie hat dies auch seit Jahren immer wieder regelmäßig getan. Bevor es aber zur Verwirklichung einer größeren Maßnahme, wie es die Stillegung einer Strecke ist, kommen kann, muß sie die Auswirkungen der ins Auge zu fassenden Maßnahmen auf die wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung des betroffenen Gebietes eingehend prüfen, und zwar unter rechtzeitiger Einschaltung der **Landesverkehrsbehörden,** so daß die Berücksichtigung der örtlichen Belange gewährleistet ist. Besondere Verhältnisse, wie sie sich z. B. im **Zonenrandgebiet** ergeben, sind entsprechend zu würdigen. Hierzu darf ich auf meine früheren Ausführungen hinweisen, die weiterhin Geltung haben.

Die Bundesbahn ist an das Bundesbahngesetz gebunden und kann zwar prüfen und Anträge stellen, sie kann aber ohne meine **Genehmigung** in diesen Angelegenheiten nichts durchführen. Versage ich ihren **Stillegungsanträgen** die Genehmigung, so muß ich dazu die Zustimmung des Herrn Bundesministers der Finanzen einholen, weil dieses Versagen die Ausgleichspflicht des Bundes auslöst. Ich darf Sie bitten, dazu den 1961 neu eingefügten § 28 a des Bundesbahngesetzes nachzuschlagen.

Die Bundesregierung hat gestern beschlossen, von der Deutschen Bundesbahn zu fordern, daß sie die zur Durchführung der **Stillegung von Strecken und Annahmestellen** — die sogenannte Punktrationalisierung — durch die Verfügungen vom 22. November und 10. Dezember eingeleiteten Maßnahmen sofort einstellt. Die Bundesregierung hat ferner beschlossen, daß Stillegungsmaßnahmen aller Art, also auch Einzelmaßnahmen, in den Zonenrandgebieten nicht in Frage kommen.

(B)

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage.

Börner (SPD): Herr Minister, darf ich aus dem ersten Teil Ihrer Antwort entnehmen, daß damit offizielle Schreiben des Hauptvorstandes der Deutschen Bundesbahn an nachgeordnete Dienststellen, die von einer Stillegung von Strecken zum Frühjahr nächsten Jahres sprechen, rechtsunwirksam bzw. gesetzwidrig gewesen sind?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Den Eindruck möchte ich haben. Die Bundesbahn kann nicht glauben, daß sie etwas tun kann, wozu sie einer Genehmigung nicht sicher sein kann; und sie konnte der Genehmigung solcher Maßnahmen im Zonenrandgebiet um so weniger sicher sein, als ich dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn am 25. November in meinem Dienstbüro ausdrücklich erklärt habe, daß ich Stillegungen in grenznahen und Zonenrandgebieten nicht genehmigen werde.

(Beifall.)

Vizepräsident Dr. Dehler: Zweite Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Börner.

Börner (SPD): Herr Minister, darf ich dann feststellen, daß Sie sozusagen wie durch einen Blitz aus heiterem Himmel von der Nachricht, die durch die deutsche Presse gegangen ist, überrascht worden sind, oder sind die angekündigten Maßnahmen die Frucht eines Briefwechsels, der zwischen Ihnen und dem Hauptvorstand der Deutschen Bundesbahn im vergangenen Sommer geführt worden ist?

(C)

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Nein, es hat mit dem Briefwechsel vom vergangenen Sommer gar nichts zu tun, zumal die Lage anders ist. Ich habe die Bundesbahn immer wieder darauf hingewiesen, daß sie diejenigen Maßnahmen, die sie nach dem Bundesbahngesetz allein durchführen kann, durchführen solle, soweit sie wirklich einen Rationalisierungseffekt erbringen; dazu ist sie verpflichtet.

Im übrigen ist die Situation so, daß diese **Punktrationalisierung,** die normalerweise ohne Einzelgenehmigung durch den Bundesverkehrsminister erfolgen kann, selbstverständlich nach vorheriger Unterrichtung und Beratung mit den örtlichen Dienststellen, mit den Landesverkehrsbehörden, zu diesen Maßnahmen gehört, die ich nicht besonders genehmigen muß, sofern sie nicht ein entsprechend größeres Ausmaß erreichen. Streckenstillegungen, Einstellung größerer Bahnhöfe, Zusammenlegung von Dienststellen oder andere Maßnahmen dagegen sind zu genehmigen. Ich habe die Bundesbahn am 25. November — ich betone es nochmals — ausdrücklich darauf hingewiesen, in welcher Form diese von ihr beabsichtigten Maßnahmen untersucht und geprüft werden sollten. Die Bundesbahn hat sich über die von mir gegebenen Ratschläge hinweggesetzt.

(D)

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Börner.

Börner (SPD): Welche Konsequenzen würden Sie bei einer solchen Haltung für nötig halten?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Die Konsequenz ist gestern durch den Beschluß der Bundesregierung gezogen worden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Börner.

Börner (SPD): Darf ich Ihre Antwort so verstehen, daß nicht nur die ausdrücklich zum Zonenrandgebiet gehörenden Kreise von Ihrer Meinung profitieren werden, sondern auch die sogenannten regionalen Förderungsgebiete?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Das ist selbstverständlich. Die **regionalen Förderungsgebiete** gehören nach meiner Ansicht dazu, genauso wie die Zonenrandgebiete und die grenznahen Gebiete, schon deswegen, weil sonst durch Einzelmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn etwa die Durchführung der Raumordnungsgedanken — Ansiedlung von Industrien oder andere Möglichkeiten — von vornherein verhindert würde. Das ist nicht im Sinne dieser gemeinsamen Maßnahmen.

(A)

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Börner.

Börner (SPD): Würden Sie auch dafür eintreten, daß eventuelle finanzielle Konsequenzen dieser politisch sehr begrüßenswerten Entscheidung in den Vorschlägen des Herrn Bundesfinanzministers für den Haushalt des nächsten Jahres ihren Niederschlag finden werden?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Börner, nach § 28 a hat die Bundesbahn das Recht auf einen Ausgleich, wenn ein Antrag, den sie stellt, abgelehnt wird. Dazu muß natürlich der Bundesfinanzminister die Mittel zur Verfügung stellen. Ich darf Ihnen aber sagen, daß es sich hier weiß Gott nicht um nennenswerte Beträge handelt. Die Bundesbahn hat in den Jahren 1958 bis 1963 bei der Durchführung der Punktrationalisierung insgesamt, glaube ich, über 3000 Annahmestellen und 225 Bahnhöfe stillgelegt. Der Betrag, der jährlich eingespart wurde, beträgt 36 Millionen DM. Bei dem Gesamtprogramm, das sie jetzt aufgestellt hat mit einer Stillegung von etwa 3900 km Strecken, wird der eingesparte Gesamtbetrag im Jahre sich auf 75 Millionen DM belaufen. Sie sehen also, daß das in keinem Verhältnis zu den Anforderungen steht, die die Bundesbahn sonst an den Bundeshaushalt stellt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine letzte Frage des Herrn Abgeordneten Börner.

(B)

Börner (SPD): Ich sehe, der Herr Bundesfinanzminister ist soeben aufgebrochen. — Herr Bundesverkehrsminister, darf ich aus der Flucht des Herrn Bundesfinanzministers schließen, daß die Frage im Kabinett noch nicht geklärt ist?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Die Frage ist im Kabinett geklärt; wir haben das gestern besprochen. Ich zweifle nicht daran, daß notfalls der Herr Bundesfinanzminister Mittel und Wege findet, diese kleinen Beträge herbeizuschaffen. Die Bundesbahn zwingt ihn zu ganz anderen und viel schwierigeren Überlegungen, und er muß zur Erhaltung ihrer Liquidität sehr viel größere Beträge herbeischaffen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frau Abgeordnete Renger zu einer Zusatzfrage.

Frau Renger (SPD): Herr Minister, sind die Landesregierungen immer rechtzeitig von den Stilllegungsabsichten informiert worden, und sind die inzwischen erfolgten Stillegungen in **Schleswig-Holstein** — z. B. 10 % im Personenverkehr — von der Landesregierung befürwortet oder genehmigt worden?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Ich weiß nicht, gnädige Frau, von welchen Stillegungen Sie sprechen. In Schleswig-Holstein sind seit längerer Zeit keine Stillegungen mehr erfolgt. Im übrigen muß die Bundesbahn — ich darf auch da bitten, das Gesetz zu studieren — nach den §§ 43 und 44 zunächst mit den **Landesbehörden** verhandeln. Die **Stellungnahme** der Landesbehörden wird zur Grundlage des Beschlusses des Verwaltungsrates der Bundesbahn gemacht, in dem bekanntlich vier Herren sitzen, die vom Bundesrat für die Länder in den **Verwaltungsrat** entsandt sind.

(C)

Vizepräsident Dr. Dehler: Dann Herr Abgeordneter Ertl zu einer Zusatzfrage.

Ertl (FDP): Herr Bundesminister, ist, nachdem im Zonenrandgebiet und in den Regionalförderungsgebieten aus politischen Gründen, die zu bejahen sind, Stillegungen nicht erfolgen, zu befürchten, daß größere Stillegungsaktionen in anderen Gebieten durchgeführt werden?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Nein, im Gegenteil. Wir sind ja grundsätzlich der Meinung, daß im Falle solcher geplanter Stillegungsaktionen — die bei der Ihnen bekannten Höhe des Verlustes so wenig erbringen — die Bundesregierung schlecht beraten wäre, diesen Stillegungen zuzustimmen und sich dadurch den berechtigten Widerspruch weiter Bevölkerungskreise zuzuziehen. Billiger kann man die Zustimmung dieser Bevölkerungskreise gar nicht bekommen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Höhmann.

(D)

Höhmann (Hessisch Lichtenau) (SPD): Herr Minister, wann hat die **Punktrationalisierung** ein solches Ausmaß erreicht, daß die Deutsche Bundesbahn die **obersten Landesbehörden** unterrichten muß oder der Verwaltungsrat die Entscheidung an sich ziehen kann, und wer bestimmt das Ausmaß?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Ob der Verwaltungsrat Entscheidungen an sich ziehen kann, darüber befindet nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes der **Verwaltungsrat** selbst. Ihm ist von diesem Hohen Hause die Kompetenzkompetenz eingeräumt worden, die dem **Bundesverkehrsminister** leider nicht zur Verfügung steht. Ich hoffe aber, daß sich das Hohe Haus in Zukunft doch wenigstens dazu durchringen wird, der Bundesregierung die gleichen Rechte gegenüber der Bundesbahnverwaltung zuzugestehen, wie sie der Verwaltungsrat hat.

(Beifall bei den Regierungsparteien. — Zuruf von der SPD: Und dem Parlament!)

Zweitens sind bei jeder Punktrationalisierung, auch wenn sie kleinere Angelegenheiten umfaßt, nach § 43 des Bundesgesetzes die örtlichen Behörden zuzuziehen. In dem Erlaß der Bundesbahn vom 22. November, den ich in einzelnen Teilen ausdrücklich mißbilligt habe — ich glaube, im Einvernehmen mit dem Hohen Hause —, steht ausdrücklich, daß die örtlichen Dienststellen, d. h. die Landräte, Kreise, die Industrie- und Handelskammern, die Handwerks-

Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm

(A) kammern und die Landwirtschaftskammern, auch von der Punktrationalisierung in jedem einzelnen Fall zu unterrichten sind.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer weiteren Frage Herr Abgeordneter Höhmann.

Höhmann (Hessisch Lichtenau) (SPD): Herr Minister, ich hatte gedacht, die Formulierung in meiner Frage sei Ihnen bekannt vorgekommen. Darf ich annehmen, daß der Herr Bundesverkehrsminister Seebohm das, was er im Bulletin vom 16. Dezember gesagt hat, heute lieber andersherum hören möchte, weil er nämlich danach geschrieben hat: Erreicht die Punktrationalisierung größere Ausmaße, so muß die oberste Landesbehörde unterrichtet werden.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Die o b e r s t e Landesbehörde! Ich habe davon gesprochen, daß bei jeder Punktrationalisierung die örtlichen Behörden zu unterrichten sind. Die oberste Landesbehörde ist dann zu unterrichten, wenn die Sache ein größeres Ausmaß hat. Bitte, prüfen Sie doch die §§ 43 und 44 des Bundesbahngesetzes; es wird Ihnen dann völlig klar sein, wie die Rechtslage ist.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer Frage Herr Abgeordneter Haase (Kassel).

Haase (Kassel) (CDU/CSU): Herr Minister, wie (B) beurteilen Sie die Überlegungen, **Bundesländer,** die an der Erhaltung unrentabler Bahnstrecken interessiert sind, zum Ersatz der **Mehrkosten** heranzuziehen, die der Bundesbahn durch die Erhaltung des Verkehrs auf diesen Strecken entstehen?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Haase, wir haben das schon in zahlreichen Fällen exerziert. Es gibt Länder — z. B. Baden-Württemberg, zum Teil auch Bayern —, die sich bereit erklärt haben, gewisse Zuschüsse zum Ausgleich der sich ergebenden Verluste zu zahlen, damit diese Strecken aufrechterhalten bleiben. Wir werden natürlich auch in Zukunft bei den Verhandlungen mit den Ländern stets den Kontakt halten und fragen, welches lebendige Interesse sie daran haben. In der gestrigen Sitzung des Verwaltungsrats der Deutschen Bundesbahn lag z. B. ein Antrag der Deutschen Bundesbahn — den wir nicht behandelt haben — auf Stillegung von Strecken im Zonenrandgebiet vor, bei dem die zuständige Landesregierung von Niedersachsen vorher in jedem Fall ihre Zustimmung gegeben hatte.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Höhmann, wollen Sie noch eine Frage stellen?

Höhmann (Hessisch-Lichtenau) (SPD): Herr Präsident, ich muß fairerweise sagen, daß ich schon zwei Fragen hatte.

Vizepräsident Dr. Dehler: Nach meiner Meinung kann, wenn wir logisch verfahren, jeder Ab- (C) geordnete zu jeder Grundfrage zwei Zusatzfragen stellen. Das wären für Sie sechs Zusatzfragen. Es ist aber anerkennenswert, daß Sie auf dieses Recht verzichten.

Herr Abgeordneter Dröscher zu einer Zusatzfrage.

Dröscher (SPD): Herr Bundesminister, kann es sein, daß die in diesem Zusammenhang jetzt auch in der regionalen Presse auftauchenden konkreten Behauptungen, daß die und die Strecken stillgelegt werden und die und die Bahnhöfe — auch bei Städten bis zu 10 000 oder 20 000 Einwohnern — nicht mehr bedient werden, zu einer Art psychologischer Kriegführung zwischen Bundesbahn und Bundesregierung gehören.

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Was Sie zuletzt sagten, möchte ich nicht behaupten. Es gibt aber manche Leute, die glauben, daß Vorschläge, die sie machen, wegen ihrer persönlichen Bedeutung unbedingt von allen anderen Stellen angenommen werden müssen. Der Bundesminister für Verkehr unterschätzt die persönliche Bedeutung nicht, aber er überschätzt sie auch nicht.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Dröscher.

Dröscher (SPD): Herr Bundesminister, sind Sie mit mir der Meinung, daß es geradezu unmöglich ist, eine Stadt von 10 000 Einwohnern, in die täglich 5000 Menschen einpendeln, ohne Bahnstation zu (D) lassen?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Lieber Herr Kollege Dröscher, diese Frage brauchen Sie mir nicht zu stellen. Wir sind ja beide vernünftige Menschen.

(Beifall bei der SPD. — Abg. Dröscher: Das wollte ich nur hören!)

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Scheuren zu einer Zusatzfrage!

Scheuren (SPD): Herr Minister, glauben Sie nicht auch, daß die radikalen Schließungsvorschläge des Bundesbahnvorstands kaum in diesem Umfang aktuell geworden wären, wenn der Bund gegenüber seiner Bundesbahn die von Ihnen anerkannten Verpflichtungen erfüllt hätte?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Das glaube ich nicht; denn die Bundesbahn ist in ihrer Verwaltung für einen großen Teil ihrer wirtschaftlichen Maßnahmen selbst zuständig. Die Bundesbahn hat ihre Verwaltung nach wirtschaftlichem Ermessen kaufmännisch zu führen. Natürlich kann ein erheblicher Teil der Verluste nicht der Bundesregierung oder dem Bund als solchem zur Last gelegt werden. Wir haben gemeinsam den Wunsch, daß z. B. die Schüler verbilligt fahren sollen. In dieser Angelegenheit kämpfen wir schon seit längerer Zeit. Es ist natürlich dann eine Frage, ob hier nicht

Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm

(A) ein Anspruch der Bundesbahn gegeben ist, einen Ausgleich für die Mindereinnahmen zu erhalten. Wir waren zunächst der Meinung, daß hier die Länder einspringen sollten, weil das eine Angelegenheit der schulischen Betreuung ist, und wer Schulgeldfreiheit, Lehrmittelfreiheit usw. gibt, sollte sich auch bereit finden, etwas für die **Fahrschüler** aufzuwenden und damit den Eltern der Fahrschüler diese Last der Fahrkosten abzunehmen. Das ist ein Wunsch, den ich schon lange habe und den ich immer wieder vertrete.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Scheuren, noch eine Zusatzfrage.

Scheuren (SPD): Herr Minister, würden Sie es im Hinblick auf die notwendige Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Verkehrsleistungen für richtig halten, wenn durch Stilllegungsmaßnahmen der Bundesbahn die meisten **nicht bundeseigenen Eisenbahnen** in ihrer Existenz bedroht würden?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Scheuren, § 28 des Bundesbahngesetzes in der neuen Fassung besagt ja in etwa, wenn ich mich recht erinnere, daß die Bundesbahn nach kaufmännischen Grundsätzen mit dem Ziele bester Verkehrsbedienung zu führen ist und daß sie in diesem Rahmen den Gesichtspunkt der Gemeinwirtschaftlichkeit zu berücksichtigen hat. Ich bin also der Auffassung, daß sich Ihre Frage nach § 28 (neu) des (B) Bundesbahngesetzes ohne weiteres verneint.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Faller zu einer Zusatzfrage.

Faller (SPD): Herr Minister, sind Sie bereit, dem Parlament mitzuteilen, ob Sie in Ihren dem Kabinett am 24. Oktober 1964 unterbreiteten Vorschlägen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn die Vorstellungen des Bundesbahnvorstands über den „Rückzug aus der Fläche" übernommen haben?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Das haben wir nicht übernommen. Bekanntlich hat der Herr Bundeskanzler bereits in seiner Regierungserklärung am 15. Oktober gesagt, daß er das Ausmaß dieser Vorschläge nicht anerkennt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Faller.

Faller (SPD): Herr Minister, sehen Sie nicht auch einen Widerspruch darin, daß Sie am 10. Juni 1964 vor diesem Haus der Bundesbahn wegen ihrer Verpflichtungen gegenüber dem allgemeinen Wohl das Recht bestritten, sich durch Abstoßung unrentabler Leistungen aus der defizitären Entwicklung herauszubegeben, Sie aber andererseits nach Bekanntgabe der Bundesbahnvorschläge behaupteten, die Bahn hätte schon immer bei Streckenstillegungen und Bahnhofsschließungen mit Ihrer Förderung rechnen können?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: (C) Nein, das habe ich in dem Sinne auch nicht gesagt. Gemeint sind hier die Stillegungsanträge, die berechtigt sind, denen von den Landesregierungen und vom Verwaltungsrat zugestimmt worden ist, aber nicht ein solches Globalprogramm, von dem bis dato, nämlich bis der Bericht am 1. September vorlag, überhaupt niemals die Rede gewesen ist. Alles, was vorher gesagt worden ist, kann sich immer nur auf Einzelanträge der Bundesbahn bezogen haben.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Mommer zu einer Zusatzfrage.

Dr. Mommer (SPD): Herr Minister, meinen Sie nicht, daß die Bundesbahn selber ihre Pflichten unternehmerischer und gemeinwirtschaftlicher Art verletzt hat und dadurch zu einer defizitären Entwicklung beigetragen hat, wenn sie Nebenstrecken, wie z. B. die in meinem Wahlkreis im Bottwartal, auf dem Stand von 1900 gelassen hat: Schmalspurbahn mit 20 km Stundengeschwindigkeit für die Personenzüge?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Sie wissen, Herr Kollege Mommer, daß verschiedene derartige Strecken umgebaut worden sind. Aber die Mittel der Bundesbahn sind ja beschränkt, und wir haben unsere Rationalisierung technischer Art in erster Linie auf die großen Strecken erstreckt. Sie wissen, in welchem Maße die Bundesbahn sich verschulden mußte, um überhaupt einigermaßen dem (D) technischen Fortschritt folgen zu können. Sicherlich ist es so, daß derartige Strecken, wie Sie sie eben geschildert haben und von denen es Gott sei Dank im Bereich der Bundesbahn nur wenige gibt, in diesem Zustand nicht den heutigen Verkehrsverhältnissen und den heutigen technischen Anforderungen entsprechen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Mommer.

Dr. Mommer (SPD): Herr Minister, meinen Sie nicht, daß eine Umstellung nötig gewesen wäre in Fällen wie in dem soeben genannten, wenn nämlich das gesamte Verkehrsaufkommen auf einer Strecke jährlich um 3 % ansteigt?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Das ist in erster Linie eine Frage, die die Bundesbahn in eigener Zuständigkeit zu regeln hätte. Wir genehmigen ja der Bundesbahn nach dem Gesetz, das Sie beschlossen haben, nur die Globalzahlen des Jahreswirtschaftsplans, aber nicht die einzelnen Maßnahmen. Bei diesen einzelnen Maßnahmen liegt die Verantwortung ausschließlich bei der Bundesbahn. Ich habe die Bundesbahn öfter bei einzelnen Maßnahmen gebeten, dies und jenes zu tun, aber das ist nicht immer möglich gewesen wegen der finanziellen Schwierigkeiten, die mir von der Bundesbahn dann entgegengehalten worden sind.

(A)

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Fritsch zu einer Zusatzfrage.

Fritsch (SPD): Herr Minister, wie beurteilen Sie die Aussage des bayerischen Wirtschaftsministers Dr. Schedl im Zusammenhang mit den Rationalisierungsabsichten der Deutschen Bundesbahn, die er vor etwa 14 Tagen des Inhalts gemacht hat, daß die Bundesbahn 100 000 **Dienstkräfte** zuviel habe?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Ich bin der Meinung, Herr Kollege — das habe ich auch dem Vorstand der Bundesbahn gegenüber zum Ausdruck gebracht —, daß die Bundesbahn, damit sie vor dem deutschen Volk und auch vor dem Bundestag und den Landtagen bestehen kann, eine Rationalisierungskommission aus fähigen Fachleuten heranziehen sollte, um noch einmal den ganzen Betrieb in dieser Richtung durchzuprüfen.

(Abg. Haase [Kassel]: Verwaltung!)

Ich bin überzeugt, daß es Dienststellen gibt, bei denen man durchaus noch „Köpfe" — wie man das bei der Bundesbahn nennt — einsparen kann.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Seibert.

Seibert (SPD): Herr Minister, nachdem die Bundesregierung gestern einen Beschluß gefaßt hat, wonach die Deutsche Bundesbahn die getroffenen Stilllegungsmaßnahmen einstellen muß, möchte ich Sie

(B)

fragen: Sind Sie bereit, künftig allen Forderungen — auch hier aus diesem Hause — auf **Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn** mit entsprechenden Vorstellungen entgegenzutreten?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Ich habe nicht genau verstanden, Herr Kollege Seibert, was Sie mit dieser Frage meinen. Ich bin nicht bereit, allen Rationalisierungswünschen der Bundesbahn entgegenzutreten. Vernünftigen Rationalisierungen, beispielsweise wenn es sich darum handelt — was ich seit Jahren gefordert habe —, die beiden Zentralbeschaffungsämter zusammenzulegen, werde ich nicht entgegentreten.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Seibert.

Seibert (SPD): Meine Frage scheint nicht richtig verstanden worden zu sein. Ich habe gefragt, ob Sie bereit sind, auch Forderungen auf Rationalisierung, die hier aus diesem Hause gestellt werden, weil die Bundesbahn angeblich nicht genug rationalisiert hat, mit den gleichen Argumenten entgegenzutreten, wie sie gestern dem Beschluß zugrunde gelegen haben.

(C)

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Erstens einmal kommt es auf den Fall an. Im Grunde ist es klar, daß ich mit Ihnen da völlig übereinstimme.

Vizepräsident Dr. Dehler: Als letzter hat das Wort der Abgeordnete Ertl.

Ertl (FDP): Herr Minister, darf ich Sie im Zusammenhang mit der Frage des Kollegen Mommer fragen: Sind Sie nicht der Auffassung, daß die Bundesbahn ihre Bilanz erheblich verbessern könnte, wenn sie z. B. den **Vorortverkehr im Raume München** endlich modernisieren würde, damit wir nicht mehr für eine Strecke von 15 km Anreisezeiten von einer halben Stunde und mehr haben?

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Ertl, das ist leider eine Sache, die der Bundesminister für Verkehr nicht anordnen kann; er kann der Bundesbahn immer nur Empfehlungen geben. Darüber zu bestimmen, was sie technisch zu tun und zu lassen hat, obliegt dem Vorstand und den übrigen Organen der Bundesbahn. So ist es im Gesetz bestimmt. Ich darf Sie bitten, einmal § 14 des Bundesbahngesetzes zu lesen und daraus zu entnehmen, welche geringen Möglichkeiten dieses Hohe Haus dem Bundesminister für Verkehr gegenüber der Bundesbahn eingeräumt hat.

(D)

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich beende hiermit die Fragestunde. Ich danke Ihnen, Herr Minister.

Meine Damen und Herren, wir stehen am Ende der letzten Sitzung dieses Jahres. Ich hoffe, daß Sie friedliche Weihnachtstage vor sich haben und daß wir uns alle im nächsten Jahre für die schweren Aufgaben, die vor uns stehen, mit Mut und Kraft wieder zusammenfinden können.

Ich berufe die nächste Sitzung auf Mittwoch, den 20. Januar 1965, wobei ich mir die Bestimmung der genauen Uhrzeit vorbehalte.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 15.52 Uhr.)

Berichtigungen

Es ist zu lesen:

151. Sitzung Seite 7417 B Zeile 20 statt „Bundestag": Bundesrat;

Seite 7499 B Zeile 21 statt „IV/2801": IV/2800, IV/2801.

(A)

Anlagen zum Stenographischen Bericht

(C)

Anlage 1

Liste der beurlaubten Abgeordneten

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Dr. Atzenroth	31. 12.
Bading *	17. 12.
Bartsch	17. 12.
Dr. Barzel	18. 12.
Bazille	18. 12.
Dr. Besold	31. 12.
Biermann	17. 12.
Dr. Birrenbach	31. 12.
Fürst von Bismarck	19. 12.
Blachstein	31. 12.
Dr. Bleiß	18. 12.
Böhme (Hildesheim)	17. 12.
Frau Brauksiepe	17. 12.
Dr. Dichgangs	17. 12.
Diekmann	18. 12.
Dr. Dittrich	19. 12.
Dr. Dörinkel	17. 12.
Drachsler	17. 12.
Dr. Effertz	17. 12.
Eisenmann	17. 12.
Frau Dr. Elsner *	18. 12.
Dr. Emde	17. 12.
Etzel	17. 12.
Dr. Frede	17. 12.
Gaßmann	31. 12.
Gedat	19. 12.
Dr. Gossel	19. 12.
Gscheidle	17. 12.
Freiherr zu Guttenberg	17. 12.
Hahn (Bielefeld)	31. 12.
Hammersen	30. 1.
Harnischfeger	18. 12.
Dr. Hellige	18. 12.
Hesemann	18. 12.
Hörmann (Freiburg)	18. 12.
Jacobs	17. 12.
Kalbitzer	18. 12.
Klinker *	18. 12.
Dr. Kohut	17. 12.
Kraus	18. 12.
Dr. Kreyssig *	18. 12.
Kriedemann *	18. 12.
Freiherr von Kühlmann-Stumm	15. 1.
Dr. Lohmar	17. 12.
Maier (Mannheim)	18. 12.
Dr. Martin	18. 12.
Mertes	17. 12.
Neumann (Allensbach)	23. 12.
Peters (Norden)	17. 12.
Peters (Poppenbüll)	19. 12.
Rasner	17. 12.
Ravens	17. 12.
Reichhardt	17. 12.
Reitz	18. 12.
Richarts *	18. 12.
Rohde *	17. 12.
Ruf	18. 12.
Dr. Schneider (Saarbrücken)	17. 12.
Dr. Sinn	18. 12.
Dr. Starke	17. 12.
Dr. Supf	17. 12.
Unertl	31. 12.
Verhoeven	18. 12.
Wächter	17. 12.
Wehner	17. 12.
Wendelborn	18. 12.

(B)

* Für die Teilnahme an Sitzungen des Europäischen Parlaments

Anlage 2

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Gumbel vom 15. Dezember 1964 auf die Mündlichen Anfragen des Abgeordneten **Folger** (Drucksache IV/2709, Fragen IX/4, IX/5 und IX/6):

> Wie ist es zu erklären, daß das **Wachbataillon beim Bundesministerium der Verteidigung** seit 1959 „vorläufig" in **Siegburg** in Unterkünften einquartiert ist, die primitiv, unhygienisch und unzureichend sind?

> Ist der Herr Bundesverteidigungsminister bereit, sich von den Zuständen bei seinem **Wachbataillon** demnächst in Siegburg persönlich zu überzeugen?

(D)

> Wann wird die Bundesregierung die teilweise menschenunwürdigen Zustände **beim Wachbataillon,** das ständig exzellent repräsentieren muß, verbessern?

Zu Frage IX/4:

Das Wachbataillon war ursprünglich im Lager Rheinbach untergebracht. Es wurde 1959 von Rheinbach in die Brückberg-Kaserne in Siegburg verlegt, als das Fernmelde-Bataillon des Bundesministeriums der Verteidigung aufgestellt worden ist. Die Verlegung erfolgte deshalb, weil das zahlenmäßig stärkere Fernmelde-Bataillon zwar in Rheinbach, aber nicht in Siegburg untergebracht werden konnte. Zur damaligen Zeit war das Wachbataillon schwächer und konnte ohne Inanspruchnahme von Gebäuden, die modernen Ansprüchen nicht mehr genügen, in Siegburg untergebracht werden. Vor der Belegung mit dem Wachbataillon war die Brückberg-Kaserne mit einem Kostenaufwand von etwa 1 Mio DM instandgesetzt worden. Die Unterbringung in Siegburg ist deshalb eine vorläufige, weil die Absicht besteht, das Bataillon in die Kasernenanlage auf der Hardthöhe in Duisdorf zu verlegen, die jetzt noch für Bürozwecke genutzt wird.

Als das Wachbataillon auf Grund vermehrter Aufgaben verstärkt werden mußte, sind auch Unterkünfte belegt worden, die sich von den übrigen Unterkünften recht unvorteilhaft unterscheiden. Soweit berechtigte Beanstandungen vorliegen, beziehen sie sich nicht auf alle, sondern nur auf einzelne Unterkunftsbereiche.

(A) (C)

Zu Fragen IX/5 und IX/6:

Da Herr Bundesminister von Hassel sich zur Zeit der Fragestellung auf einer Auslandsdienstreise befunden hat, hat der Unterzeichnete die Brückberg-Kaserne in Siegburg besichtigt. Völlig unabhängig davon war bereits in Aussicht genommen, neue Unterkünfte zu erstellen, um die Unterbringung in der Brückberg-Kaserne zu verbessern. Wie ich festgestellt habe, entsprechen die Räume für die Unterbringung einer Kompanie nicht den zu stellenden Anforderungen. Dagegen ist die Unterbringung der übrigen Teile des Bataillons nicht zu beanstanden.

Da die Erstellung neuer Unterkünfte auch bei Verwendung vorgefertigter Teile eine gewisse Zeit beansprucht, ist angeordnet worden, das Wachbataillon um eine Kompanie zu verringern. Diese Maßnahme wird es möglich machen, die unzulänglichen Unterkunftsräume in der Brückberg-Kaserne freizumachen.

(B) (D)